Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XXIX. — Wydany i rozesłany dnia 29 maja 1873.

79.

Ustawa z dnia 30 kwietnia 1873,

o budowie kolei żelaznej z Divazza do Pola z odnogą do Rovigno.

Za zgodą obu izb rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby od stacyi Divazza spółki kolei południowej, na linii wiedeńsko-tryestyńskiej położonej, aż do Pola, wybudował kosztem państwa kolej żelazną z odnogą do Rovigno, z miejsca pośredniego Canfanaro, wychodzącą, albo też, ażeby zapewnił wybudowanie tej kolei, udzielając koncesyą pod warunkami w ustawie niniejszej wyrażonemi.

Artykuł II.

Na wypadek gdyby kolej ta miała być wybudowana kosztem państwa, pozwala się rządowi wydać na budowę w roku 1873 sumę dwa miliony (2,000.000) złotych.

Artykuł III.

W przypadku udzielenia koncesyi rząd może zapewnić tej kolei gwarancyą czystego dochodu rocznego, łącznie z kwotą amortyzacyjną, w sumie maksymalnej czterdzieści trzy tysiące ośmset (43.800) zł. walutą austryacką srebrem z jednej mili w przecięciu, dopóki koncesya nie wyjdzie z mocy obowiązującej, w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dochodził kwoty zagwarantowanej, administracya państwa uzupełni co by niedostawało do powyższej sumy maksymalnej.

Gwarancya czystego dochodu, który po pięć od sta liczyć się będzie, łącznie z kwotą amortyzacyjną od kapitału na budowę wyłożonego, będzie ustanowiona na podstawie wykazu rzeczywistych wydatków na budowę łącznie z kosztami pozyskania funduszów i procentami interkalarnemi i zacznie się z dniem otwarcia ruchu na całej zagwarantowanej kolei.

Artykuł IV.

W wykonaniu artykułu III będą wydane następujące przepisy:

1. Z zagwarantowanego czystego dochodu rocznego taka kwota ma być użyta na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacyi jej zatwierdzeniu podlegającego, i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczony był umorzony nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej.

2. Jeżeliby administracya państwa, z powodu wzięcia na siebie gwarancyi, miała płacić dodatek, uczyni to po poprzedniem sprawdzeniu przedłożonych i opatrzonych w dowody rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcyi i obligacyi skarb uiszczać będzie nawet wcześniej wpłaty częściowe, stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli koncesyonaryusz będzie o to prosił na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko że będzie zrobione obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedłożone być winny, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusz obowiązany jest zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem sześć procentowych odsetków.

Żądanie zaś aby państwo dopłaciło, należy przedstawić najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie będzie uważane za wygasłe.

3. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancyi, ma być uważana tylko za zaliczkę, oprocentowaną po cztery od sta rocznie.

Ile razy dochód czysty kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa tej nadwyżki będzie natychmiast zwrócona administracyi państwa, na pokrycie danej zaliczki i procentów aż do całkowitego umorzenia. Z pozostałej drugiej połowy, część, którą administracya państwa wyznaczy statutami, będzie odkładana na fundusz odwodowy.

Przypadające odsetki opłaca się przed zwrotem zaliczek. Zaliczki i odsetki nie zapłacone państwu nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej lub dopóki kolej nie będzie odkupiona, będą ściągnięte z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

Artykuł V.

Kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej przyzwala się uwolnienie od podatku dochodowego i od należytości stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich nowych podatków, które w przyszłości mocą ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat dziewięć, licząc od dnia otwarcia ruchu na kolei która ma być wybudowana.

Pozwala się nadto, aby pierwsza emisya akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa łącznie z kwitami tymczasowemi była uwolniona od stempli i należytości. Podobnież pozwala się na uwolnienie od należytości za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów.

Do opłacenia stempli i należytości od wszystkich umów, podań i innych dokumentów, zostających w związku z uzyskaniem kapitału, tudzież odnoszących się do budowy i urządzenia kolei, pozwala się przeciąg czasu aż do otwarcia ruchu na odpowiedniej linii kolei.

Możliwe koszta notowania papierów obiegowych na giełdach krajowych i zagranicznych, jakoteż podatki, które przedsiębiorstwo ma opłacać po upływie lat swobody podatkowej, mogą być wpisywane do rachunków ruchu jako pozycya wydatkowa, co jednak nie odnosi się wcale do należytości stemplowych od kuponów.

Od zaliczek rządowych przesiębiorstwo nie opłaca podatku dochodowego.

Artykuł VI.

Kolej żelazna w §. 1 wzmiankowana powinna być wybudowana najpóźniej w przeciągu dwóch lat licząc od dnia udzielenia koncesyi i do tego terminu gotowa kolej ma być oddana na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusz winien zapewnić administracyi państwa w sposób odpowiedni, który administracya państwa oznaczy.

W razie niedopełnienia tego zobowiązania kaucya może być uznana za przepadającą.

Akta i dokumenta które z tego powodu będą spisane, są wolne od należytości i stempli.

Artykuł VII.

Prace budownicze będą rozdane w drodze licytacyi oddzielnie od starania o kapitały i na podstawie warunków które rząd ustanowi.

Wszystkie mosty, tudzież wszystkie inne znaczniejsze budynki i budowy sztuczne mają być wykonane z żelaza i kamienia.

Kapitały mają być zebrane podobnież w drodze licytacyi, a dla papierów obiegowych, ustanawia się przeciętny minimalny kurs emisyi w kwocie siedmdziesiąt ośm złotych wal. austr. za każde 100 zł. srebrem wartości nominalnej.

Artykuł VIII.

Czas istnienia koncesyi ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt od dnia otwarcia ruchu na całej kolei żelaznej w artykule I wzmiankowanej.

Co się tyczy innych warunków koncesyi, należy ile możności mieć na względzie rozporządzenia ustawy z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56) o warunkach i ulgach dla przedsiębiorstwa kolei północno zachodniej austryackiej; co się jednak tyczy taryfy osób, mają być stósowane taryfy koncesyonowane kolei południowej.

Artykuł IX.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 30 kwietnia 1873.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

80.

Ustawa z dnia 30 kwietnia 1873,

o budowie kolei żelaznej z Spletu na Knin do granicy krajowej dalmatyńsko-chorwackiej z odnogami.

Za zgodą obu izb rady państwa postanowiłem stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby udzieleniem koncesyi pod warunkami w ustawie niniejszej wyrażonemi zapewnił budowę kolei żelaznej parowej z Spletu na Perkowice i Dernis do

Kninu, jakoteż z tamtąd na Ocestowo do granicy krajowej dalmatyńsko-chorwackiej pomiędzy Pasicami a Pribudicami, z odnogami z Perkowiec do Szebenika i z Ocestowa na Benkowiec do Zadru. Koncesyą można udzielić dopiero wtedy, gdy związek kolei głównej z siecią kolei chorwacko-węgierskich będzie w drodze umowy z rządem węgierskim zapewniony.

Artykuł II.

Udzielając koncesyą, rząd może zapewnić kolei tej gwarancyą czystego dochodu rocznego, łącznie z kwotą amortyzacyjną, w sumie maksymalnej czterdzieści siedm tysięcy trzysta złotych (47.300 zł.) waluty austryackiej srebrem z jednej mili w przecięciu, dopóki koncesya nie wyjdzie z mocy obowiązującej, w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dochodził kwoty zagwarantowanej, administracya państwa uzupełni co by niedostawało do powyższej sumy maksymalnej.

Gwarancya czystego dochodu rocznego, łącznie z kwotą amortyzacyjną od kapitału na budowę wyłożonego będzie ustanowiona na zasadzie wykazu rzeczywistych wydatków na budowę, łącznie z kosztami pozyskania funduszów i procentami interkalarnemi i zacznie się od dnia otwarcia całej zagwarantowanej kolei a co do części pierwej otwartych, od dnia otwarcia na nich ruchu, w stosunku ilości mil, jednak o tyle tylko, o ile otwarcie ruchu na tychże częściach utworzy nieprzerwany związek kolejowy pomiędzy Spletem, Kninem, Szebenikiem i Zadrem.

Artykuł III.

W wykonaniu artykułu II będą wydane następujące przepisy:

1. Z zagwarantowanego czystego dochodu rocznego taka kwota ma być użyta na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacyi jej zatwierdzeniu podlegającego, i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczony był umorzony nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej.

2. Jeżeliby administracya państwa, z powodu wzięcia na siebie gwarancyi, miała płacić dodatek, uczyni to po poprzedniem sprawdzeniu przedłożonych i opatrzonych w dowody rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcyi i obligacyi skarb uiszczać będzie nawet wcześniej wpłaty częściowe, stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli koncesyonaryusz będzie o to prosił na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko że będzie zrobione obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedłożone być winny, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusz obowiązany jest zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem sześć procentowych odsetków. Żądanie zaś aby państwo dopłaciło, należy przedstawić najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, przeciwnym razie będzie uważane za wygasłe.

3. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancyi, ma być uważana tylko za zaliczkę, oprocentowaną po cztery od sta rocznie.

Ile razy dochód czysty kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa tej nadwyżki będzie natychmiast zwrócona administracyi państwa, na pokrycie danej zaliczki i procentów aż do całkowitego umorzenia. Z pozostałej drugiej połowy, część, którą administracya państwa wyznaczy statutami, będzie odkładana na fundusz odwodowy.

Przypadające odsetki opłaca się przed zwrotem zaliczek. Zaliczki i odsetki nie zapłacone państwu nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej lub dopóki kolej nie będzie odkupiona, będą ściągnięte z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

Artykuł IV.

Kolei żelaznej w artykule I wzmiankowanej przyzwala się uwolnienie od podatku dochodowego i od należytości stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich nowych podatków, które w przyszłości mocą ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat dziewięć, licząc od dnia otwarcia ruchu na kolei która ma być wybudowana.

Pozwala się nadto, aby pierwsza emisya akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa łącznie z kwitami tymczasowemi była uwolniona od stempli i należytości. Podobnież pozwala się na uwolnienie od należytości za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów. Do opłacenia stempli i należytości od wszystkich umów, podań i innych dokumentów, zostających w związku z uzyskaniem kapitału, tudzież odnoszących się do budowy i urządzenia kolei, pozwala się przeciąg czasu aż do otwarcia ruchu na odpowiedniej linii kolei.

Możliwe koszta notowania papierów obiegowych na giełdach krajowych zagranicznych, jakoteż podatki, które przedsiębiorstwo ma opłacać po upływie lat swobody podatkowej, mogą być wpisywane do rachunków ruchu jako pozycya wydatkowa, co jednak nie odnosi się wcale do należytości stemplowych od kuponów.

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo nie opłaca podatku dochodowego.

Artykuł V.

Kolej wzmiankowana w artykule I z wyjątkiem linii z Ocestowa do granicy krajowej do wybudowania której będzie wyznaczony ten sam termin co i dla linii łączących w kierunku północnym, powinna być wybudowana najpóźniej w ciągu trzech lat licząc od dnia udzielenia koncesyi i do tego terminu kolej gotowa ma być oddana na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusz winien zapewnić administracyi państwa w sposób odpowiedni, który administracya państwa oznaczy.

W razie niedopełnienia tego zobowiązania kaucya może być uznana za przepadającą.

Akta i dokumenta które z tego powodu będą spisane, są wolne od należytości i stempli.

Artykuł VI.

Prace budownicze będą rozdane w drodze licytacyi oddzielnie od starania o kapitały i na podstawie warunków które rząd ustanowi.

Kapitały mają być zebrane podobnież w drodze licytacyi, a dla papierów obiegowych, ustanawia się przeciętny minimalny kurs emisyi w kwocie siedmdziesiąt ośm złotych wal. austr. za każde 100 zł. srebrem wartości nominalnej.

Wszystkie mosty, tudzież wszystkie inne znaczniejsze budynki i budowy sztuczne mają być wykonane z żelaza i kamienia.

Artykuł VII.

Czas istnienia koncesyi ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt od dnia otwarcia ruchu na całej kolei żelaznej w artykule I wzmiankowanej.

Co się tyczy innych warunków koncesyi, należy ile możności mieć na względzie rozporządzenia ustawy z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56) o warunkach i ulgach dla przedsiębiorstwa sieci kolei, które będą wybudowane pod nazwą „kolei północno zachodniej austryackiej", co się jednak tyczy taryfy osób, mają być stósowane taryfy koncesyonowane kolei południowej.

Artykuł VIII.

Przy udzielaniu koncesyi, koncesyonaryusze mogą być zobowiązani do wybudowania oprócz odnóg wzmiankowanych w artykule I także jeszcze odnogi z St. Nicolo do Tran.

W przypadku tym odnoga ta pod względem wszystkich warunków koncesyi będzie uważana za nieoddzielną część składową sieci kolei wzmiankowanej w artykule I, atoli suma maksymalna czystego dochodu z jednej mili tej odnogi, jakoteż czas wybudowania onejże będą wyznaczone w drodze konstytucyjnej.

Artykuł IX.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 30 kwietnia 1873.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

81.

Ustawa z dnia 7 maja 1873,

o warunkach i ulgach dla kolei żelaznej parowej a) z Rakownika na Jesenice do pewnego miejsca uprzywilejowanej kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej, b) z Falkenowa do granicy czesko saskiej pod Kraślicami.

Za zgodą obu izb rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby udzielając spółce akcyjnej uprzywilejowanej kolei busztiehradzkiej koncesyą na kolej żelazną

a) z Rakownika na Oraczów, Jesenice do pewnego miejsca kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej pod Żyglami;

b) z Falkenowa do granicy czesko saskiej pod Kraślicami

zwolnił ją, tak jak w §. 17 dokumentu koncesyi z dnia 1 lipca 1868 (Dz. u. p. N. 138), z opłaty podatków i należytości także i od tych linii, a to pod warunkami wyrażonemi w artykułach następujących.

Linie te mają jednak być uwolnione od podatku dochodowego tylko na ten sam czas, na który stósownie do koncesyi z dnia 1 lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 138) inne linie kolei busztiehradzkiej całkiem lub w połowie jeszcze teraz są uwolnione, w ten sposób, że gdy uwolnienie z podatku dochodowego od tych innych linii, w powyższym dokumencie koncesyi wzmiankowanych, wygaśnie, natenczas i nowym liniom skończy się całkowita lub połowiczna swoboda podatkowa.

Artykuł II.

Linia z Rakownika do Żyglów powinna być wybudowana i oddana na użytek publiczny w przeciągu półtrzecia roku licząc od dnia udzielenia koncesyi a linia z Falkenowa do Kraślic do dnia 31 października 1874.

Co się tyczy terminu ukończenia kolei z Kraślic do granicy, w tej mierze będzie stanowił traktat, który ma być zawarty z rządem królewsko saskim. Administracya państwa winna postarać się aby spółka kolei busztiehradzkiej zapewniła dotrzymanie tych zobowiązań.

Artykuł III.

Co się tyczy połączenia wzmiankowanej w artykule I odnogi z Falkenowa do Kraślic z siecią kolei saskich, i co się tyczy służby ruchu w stacyi spólnej w Kraślicach, przepisy w tej mierze będą wydane po zawarciu traktatu z rządem królewsko saskim, a spółka kolei busztiehradzkiej winna poddać się przepisom tego traktatu i obowiązkom z niego wynikającym.

Artykuł IV.

Pod względem taryfy i innych warunków koncesyi, linie w artykule I wzmiankowane będą uważane za nieoddzielne części składowe dawniej koncesyonowanych kolei spółki busztiehradzkiej.

Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrom handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 7 maja 1873.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

82.

Ustawa z dnia 7 maja 1873,

o ulgach i warunkach dla zabezpieczenia budowy kolei żelaznej parowej z Knittelfeld na Wolfsberg, Dolny Drauburg, Gonobitz i Rogatec do granicy styryjskiej.

Za zgodą obu izb rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby nadając koncesyą na budowę kolei żelaznej parowej z Knittelfeldu na Wolfsberg, Dolny Drauburg, Gonobitz i Rogatec do granicy styryjskiej, łączącej się z siecią kolei węgiersko chorwackich, zezwolił na następujące ulgi:

a) zwolnienie z opłaty stempli i należytości od wszelkich ugód, podań i innych dokumentów, odnoszących się do zebrania kapitału jakoteż do budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;

b) zwolnienie z opłaty stempli i należytości od akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa łącznie z kwitami tymczasowemi jakoteż od opłat za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów;

c) zwolnienie z opłaty podatku dochodowego, z opłaty należytości stemplowych od kuponów, jakoteż z opłaty wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości na mocy ustaw został zaprowadzony, a to najwięcej na lat dwadzieścia pięć licząc od dnia udzielenia koncesyi.

Artykuł II.

Kolej w artykule I wzmiankowana powinna być wybudowana i oddana na użytek publiczny najpóźniej w przeciągu lat czterech od dnia udzielenia koncesyi.

Administracya państwa winna postarać się aby koncesyonaryusze zabezpieczyli dopełnienie tego zobowiązania.

Artykuł III.

Ustanawiając inne warunki koncesyi należy ile możności zastosować się do przepisów ustawy z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56), tyczącej się warunków i ulg dla przedsiębiorstwa sieci kolei żelaznych, które mają być wybudowane pod nazwą „kolej północno zachodnia austryacka“; co się jednak tyczy taryfy dla podróżnych zastosowane będą przepisy koncesyi kolei południowej.

Artykuł IV.

Koncesyą należy udzielić dopiero wtedy, gdy połączenie kolei w artykule I wzmiankowanej z siecią kolei węgiersko chorwackich będzie przez udzielenie koncesyi zapewnione.

Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrom handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 7 maja 1873.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

83.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 7 maja 1873,

o warunkach przypuszczenia do przepisanego egzaminu ubiegających się o patenta szyprów do kierowania parowcami na Dunaju.

Paragraf 18 rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 29 stycznia 1858 zawartego w Dzienniku ustaw państwa z roku 1858, zeszyt VII Nr. 22 a tyczącego się uzyskania legitymacyi austryackich do żeglugi rzecznej lub flisówki na Dunaju zmienia się w następujący sposób.

Kto się ubiega o patent szypra do kierowania okrętami parowemi, winien uczynić zadość następującym wymaganiam:

a) wykazać że jest pełnoletnim;

b) wykazać gdzie ma prawo obywatelstwa i gdzie stale mieszka;

c) udowodnić dobre zachowanie się;

d) wykazać się, że ukończył z dobrym skutkiem nauki w szkole żeglarskiej lub w szkole realnej niższej, albo że innym sposobem nabył wiadomości odpowiadających w ogólności temu stopniowi wykształcenia;

e) udowodnić, że przez trzy lata pełnił z zadowoleniem służbę praktyczną na okręcie, nie licząc służby za chłopca okrętowego, i że kandydat w ciągu tych trzech lat

najmniej przez rok jeden podróżował parowcem po za otwarte morze i że po części pełnił służbę sternika lub jego zastępcy a po części służbę zastępcy szypra pod dozorem tego ostatniego.

W świadectwie, wydanem przez kapitana, pod którym kandydat w końcu służył, powinno znajdować się wyraźne potwierdzenie, że kandydat udowodnił zupełnie uzdatnienie praktyczne potrzebne do kierowania parowcem.

W przypadkach godnych szczególnego uwzględnienia, ministerstwo handlu może dozwolić wyjątku od powyższych warunków i w tej mierze rozstrzyga w każdym szczególnym przypadku.

Banhans r. w.

84.

Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych z dnia 12 maja 1873,

o ustanowieniu nowego starostwa powiatowego Gröbmingskiego w Styryi.

Jego c. i k. Apostolska Mość najwyższem postanowieniem z dnia 18 października 1872 raczył najmiłościwiej zezwolić na częściową zmianę ogłoszonego rozporządzeniem ministra spraw wewnętrznych z dnia 10 lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 101) podziału administracyjnego księstwa styryjskiego mianowicie, ażeby teraźniejszy powiat administracyjny liezeński został podzielony na dwa powiaty gröbmingski i liezeński, tudzież, aby te dwa powiaty administracyjne w ten sposób odgraniczono, iżby okręgi sądów w Gröbmingu, Irdningu, Schladmingu i Ausee zostały przyłączone do nowego starostwa powiatowego gröbmingskiego, podczas gdy okręgi sądów w Liezenie, Rottenmannie i St. Gallen mają pozostać przy teraźniejszem starostwie powiatowem w Liezenie.

Starostwo powiatowe gröbmingskie rozpocznie czynności urzędowe z dniem 30 czerwca 1873.

Lasser r. w.

85.

Ustawa z dnia 17 maja 1873,

warunkach i ulgach celem zabezpieczenia budowy kolei żelaznej z Wiednia na Radgonę do granicy Styryjskiej z odnogami.

Za zgodą obu izb rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby udzieleniem koncesyi podług przepisów ustawy niniejszej zabezpieczył budowę kolei żelaznej:

a) z Wiednia na Pitten, Friedberg i Hartberg przez dolinę Safenthal na Fürstenfeld do Fehringu, łączącej się z koleją zachodnią węgierską i odnogi z stosownego miejsca do Gradcu, łączącej się z koleją gradecko-köflachską.

b) z Fehringu na Radgonę do granicy styryjskiej, łączącej się z siecią kolei węgiersko-kroackich.

Artykuł II.

Należy zobowiązać koncesyonaryusza, ażeby na żądanie rządu wybudował odnogi.

a) z pewnego miejsca kolei w artykule I sub *a)* wzmiankowanej, na południe Wiener Neustadtu położonego, dla połączenia tej kolei z Wiener Neustadtem;

b) z Radgony ku zachodowi, w kierunku Maryboru, dla połączenia z koleją południową.

i aby na nich ruch otworzył.

Artykuł III.

Kolejom żelaznym, w artykule I i II wzmiankowanym, mogą być udzielone następujące ulgi:

a) zwolnienie z opłaty stempli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów tyczących się zebrania kapitału jakoteż budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;

b) zwolnienia z opłaty stempli i należytości od akcyi i pryorytetów pierwszej emisyi, łącznie z kwitami tymczasowemi, jakoteż z opłat za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów;

c) zwolnienie z opłaty podatku dochodowego i z opłaty należytości stemplowych od kuponów, jakoteż wszelkiego podatku który w przyszłości mocą ustaw może być zaprowadzony a to na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia udzielenia koncesyi.

Artykuł IV.

Kolej w artykule I sub *a)* wzmiankowana, łącznie z odnogami, winna być wybudowana i oddana na użytek publiczny w przeciągu trzech lat licząc od dnia pozwolenia na budowę.

Wyznaczając termin wybudowania kolei wzmiankowanej w artykule I sub *b)*, winien rząd mieć ile możności na względzie, ażeby kolej ta była oddana na użytek publiczny wtedy, jak i kolej węgiersko-chorwacka która się z nią łączy.

Artykuł V.

Co się tyczy innych warunków koncesyi należy ile możności zastósować się do przepisów ustawy z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56), tyczącej się kolei północno zachodniej austryackiej a administracya państwa winna postarać się, aby koncesyonaryusze zapewnili dotrzymanie zobowiązań.

Artykuł VI.

Celem wyznaczenia miejsce przyłączenia kolei w artykule I sub *b)* wzmiankowanej należy starać się o porozumienie z rządem królewsko węgierskim.

Artykuł VII.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrom handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 17 maja 1873.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

86.

Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia 20 maja 1873,

tyczące się wykonania ustawy z dnia 30 marca 1873 o uwolnieniu od cła przedmiotów potrzebnych do budowy i urządzenia okrętów.

W wykonaniu ustawy z dnia 30 marca 1873 (Dz. u. p. Nr. 51) o uwolnieniu od cła przedmiotów potrzebnych do budowy i urządzenia okrętów postanawia się zgodnie z królewsko węgierskiemi ministerstwami skarbu i handlu, że dla ułatwienia budowy i urządzenia okrętów na wybrzeżach morskich austryacko węgierskiego okręgu cłowego i Dalmacyi może być dozwolony przywóz następujących przedmiotów bez opłaty cła.

I. Przedmioty do budowy okrętów.

1. Budulec i drzewo do wyrobu t. j. kłody lub pniaki, deski, forsty, talle, żerdzie itd.
2. Belki z drzewa surowego wszelkich wymiarów i rodzajów.
3. Blaty, szpągi, szyny i blachy z żelaza, miedzi, cynku, ołowiu lub stopów kruszcowych.
4. Sztaby, szyny, listwy żelazne, miedziane, cynkowe ze stopów kruszcowych, okrągłe, owalne lub kanciste.
5. Gwoździe i ćwieki żelazne, miedziane, cynkowe lub ze stopów kruszcowych.
6. Kątomiary i węgielnice.
7. Kluzy metalowe lub szklane do wyłożenia niemi otworów po bokach masztu przedniego, przez które przewleką się liny, jakoteż takie kluzy do przymocowania łańcuchów.
8. Bloki metalowe.
9. Ankry.
10. Haki, widły i obicia steru metalowe.
11. Pompy i przyrządy do pomp, żelazne, miedziane, cynkowe, ołowiane lub ze stopów kruszcowych.
12. Maszyny do kołowrotów okrętowych vincks i gangspills.
13. Koła sterowe.
14. Machiny parowe i części machin do parowców morskich.
15. Rękojeści metalowe lub szklane.
16. Świdry tak zwane angielskie lub amerykańskie.
17. Siekiery, młoty, pilniki, dłuta i piły.
18. File i karton do wykładania okrętów.
19. Konopie i len namazione, jakoteż namazione pakuły konopne i lniane.
20. Grube płyty szklane do otworów.
21. Czernidło angielskie (farba olejna z mazi węgli kamiennych).

II. Przedmioty do urządzenia okrętów.

22. Maszty drewniane lub żelazne i wszelkie części składowe masztów, jako to: pierścienie, bloki i inne żelazne części składowe masztów.

23. Żagle i liny, także płótno żaglowe i liny nienamazione.
24. Żelazne liny okrętowe, składające się z lin przeplatanych drutem żelaznym.
25. Skóra prosta do powleczenia lin.
26. Beczki drewniane i kufy z obręczami metalowemi.
27. Żelazne zbiorniki na wodę.
28. Ozdoby dzióba okrętowego i tylnej części okrętów.
29. Kotwice i łańcuchy kotwicowe.
30. Łodzie drewniane lub żelazne.
31. Wiosła do statków przybocznych.
32. Pawilony i chorągwie.
33. Sygnały i sygnały ogniowe.
34. Lampy okrętowe.
35. Piece i ogniska.
36. Sprzęty do kuchni okrętowej.
37. Sprzęty do kajut.
38. Dzwony okrętowe.
39. Narzędzia żeglarskie, meteorologiczne i optyczne.
40. Mapy hidrograficzne.

Przedmioty te mogą być uwolnione od opłaty cła wchodowego pod następującemi warunkami:

1. Prawo przywozu bez opłaty cła służy tylko tym, którzy trudnią się budowaniem okrętów morskich jako przemysłowcy i w tym celu posiadają i utrzymują stałe warsztaty okrętowe.

Takowi winni wykazać się władzy skarbowej swego okręgu, że wykonywają swój przemysł a to zapomocą świadectwa, w którem oraz położenie warsztatu okrętowego dokładnie jest wyrażone.

2. Temu, który się rzeczonem świadectwem wykaże, władza skarbowa jego okręgu wyda pozwolenie, ażeby owe przedmioty przywoził bez opłaty cła a to w ilości oznaczonej, rozmiarom jego przedsiębiorstwa odpowiadającej, i z wyznaczeniem na ich przywóz pewnego przeciągu czasu, który nie może wynosić więcej jak rok.

3. Przedmioty rzeczone można przewozić bez opłaty cła tylko na ten urząd cłowy do ich ekspedyowania upoważniony, który leży najbliżej warsztatu okrętowego i w pozwoleniu wyraźnie jest wymieniony.

Tenże urząd cłowy winien za każdym razem zapisywać na odwrotnej stronie pozwolenia każdą przywiezioną ilość przedmiotów a oraz utrzymywać ją w naoczności za pomocą osobnego przeglądu.

4. Ile razy będzie podane o nowe pozwolenie, przed udzieleniem takowego należy sprawdzić w drodze właściwej, czy przedmioty dawniej przywiezione były użyte na budowę lub urządzenie okrętów i czy nowe ilości, których uwolnienia od cła żądano, zdają się odpowiadać znanemu rozmiarowi przedsiębiorstwa proszącego. Nowe pozwolenie wydaje się stronie stosownie do wyniku tych dochodzeń.

5. Jeżeli przedmioty, na zasadzie takiego pozwolenia przywiezione, będą użyte do innych celów, nie do budowy lub urządzenia okrętów, albo też będą odstąpione innym osobom, do przywozu bez opłaty cła nie upoważnionym (ustęp 1), lub w potrzebne pozwolenie nie zaopatrzonym (ustęp 2), przedmioty te należy deklarować tymczasowo w tym

samym urzędzie cłowym, na który je przywieziono i opłacić od nich cło wchodowe podług taryfy, poczem ilość oclona będzie odpisana na odpowiedniem pozwoleniu od ilości sprowadzonej.

Używanie przedmiotów sprowadzonych bez opłaty do innych celów, a nie do budowy i urządzenia okrętów, jakoteż odstępowanie ich stronom nieuprawnionym, bez poprzedniczej opłaty cła wchodowego, będzie uważane za przestępstwo defraudacyjne i będzie karane podług istniejących przepisów.

6. Osoby uprawnione do przywozu bez opłaty cła mogą przedmioty na zasadzie pozwolenia sprowadzone, odstępować w ilości pozwoleniem objętej, innym uprawnionym, bez opłaty cła. Ale w przypadkach takich, nim owe przedmioty będą odstąpione, urząd cłowy, na który je bez opłaty cła przywieziono, winien te przedmioty odpisać na pozwoleniu odstępującego i zanotować je na pozwoleniu nabywcy, jako wprowadzone na jego imię. Jeżeli w pozwoleniu nabywcy jest wskazany inny urząd cłowy, nabywca winien i tenże urząd zawiadomić jednocześnie o objęciu przedmiotów odstąpionych.

7. Przędze bawełniane, lniane, konopne i inne roślinne, mogą być sprowadzone do wyrobu płótna żaglowego bez opłaty cła, z zachowaniem postępowania dla apretury przepisanego i na urzędy cłowe osobno do tego upoważnione, pod warunkiem, że gotowe tkaniny będą albo wywiezione na powrót, albo odstąpione właścicielowi warsztatu okrętowego, upoważnionego do sprowadzania płótna żaglowego bez opłaty cła.

Nim gotowe tkaniny będą odstąpione, należy przystawić je do urzędu cłowego, mającego upoważnienie do postępowania podług przepisów, dla apretury istniejących, i zanotować takowe na pozwoleniu nabywcy. Jeżeli w pozwoleniu nabywcy jest wskazany inny urząd cłowy, nabywca winien zawiadomić jednocześnie i ten drugi urząd o objęciu tkaniny.

8. Działa okrętowe, broń sieczną, kłójącą i palną do uzbrojenia okrętów dalsze podróże odbywających, można sprowadzać tylko za zezwoleniem właściwej władzy administracyjnej.

Za przedstawieniem tego pozwolenia przywóz broni bez opłaty cła będzie dozwolony a odpowiedni urząd cłowy zanotuje na pozwoleniu przywozu rodzaj i ilość przywiezionej broni.

Ustawa z dnia 30 marca 1873 (Dz. u. p. Nr. 51) wejdzie w moc obowiązującą razem z niniejszem rozporządzeniem od dnia 1 czerwca 1873.

Banhans r. w. **Pretis** r. w.

87.

Ustawa z dnia 21 maja 1873,

o służących spółkom zarobkowym i gospodarskim uwolnieniach od należytości stemplowych i bezpośrednich.

Za zgodą obu izb rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

§. 1.

Stowarzyszeniom, które w myśl ustawy z dnia 9 kwietnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 70) mają być uważane za spółki zarobkowe i gospodarskie, służą pod względem należytości stemplowych i bezpośrednich następujące ulgi.

§. 2.

Książki i rejestra spółek zarobkowych i gospodarskich, w których zapisują się wyłącznie stosunki prawne spółki do członków (spólników) są wolne od należytości ustanowionej w 59 pozycyi taryfowej ustawy z dnia 13 grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89) i w §. 11 ustawy z dnia 29 lutego 1864 (Dz. u. p. Nr. 20). Natomiast do książek i rejestrów, w których zapisują się stosunki prawne spółki do innych osób, te przepisy prawne będą stosowane.

§. 3.

Należytość od statutów spółek zarobkowych i gospodarskich należy opłacać bezpośrednio, w ciągu pierwszych dwóch tygodni miesięcy stycznia i lipca każdego roku, a to z ogólnej sumy wkładek, po wejściu ustawy niniejszej w moc obowiązującą w ubiegłem półroczu przez spólników podług statutu wniesionych, nie stosując §. 16 ustawy z dnia 9 lutego 1850 (Dz. u. p. Nr. 50).

Oprócz tej należytości nie opłaca się żadnej osobnej od potwierdzenia że spółka te wkładki otrzymała.

W tych samych terminach spółki zarobkowe i gospodarskie winny także opłacić bezpośrednio należytość od udziałów w zysku, po wejściu ustawy niniejszej w moc obowiązującą, w każdem półroczu członkom wypłaconych, a która będzie wymierzona od ogólnej sumy tychże udziałów.

Gdy się zwraca spólnikom kapitał wkładkowy, spółka winna opłacić należytość bezpośrednio, w ciągu pierwszych dwóch tygodni miesięcy stycznia i lipca, każdego roku, biorąc za podstawę ogólną sumę tego, co w poprzedniem półroczu zwrócono.

Należytość od nieruchomości, w myśl uwagi 4 do 55 pozycyi taryfowej ustawy z dnia 13 grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89), jako należytość od statutu spółki w danym razie opłacić się mająca, odnosi się także do spółek zarobkowych i gospodarskich.

§. 4.

Należytości w §. 3 ustawy niniejszej wzmiankowane, będą wymierzane podług skali I do stempli.

Do należytości przypadającej od statutu spółki nie odnosi się wcale kwota minimalna, przewidziana w 55 pozycyi taryfowej *B c)* ustawy z dnia 13 grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89).

§. 5.

Paragraf 12 ustawy z dnia 13 grudnia 1862 (Dz. u. p. N. 89) będzie stosowany także do spółek zarobkowych i gospodarskich. Podobnież przepisy §. 7 ustawy z dnia 29 lutego 1864 (Dz. u. p. Nr. 20) będą stosowane do dokumentów prawnych (asygnat kasowych itd.) przez spółki zarobkowe i gospodarskie do przyjmowania pomiędzy na rachunek bieżący upoważnione, w wykonaniu tego prawa, wydawane, bez różnicy czy pieniądze wnoszą spólnicy, czyli też inne osoby.

§. 6.

Podania o wniesienie do rejestru spółek wpisów, dla spółek zarobkowych i gospodarskich, przepisanych, nie podlegają opłacie należytości podług 43 l. pozycyi ustawy z dnia 13 grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89), lecz postąpi się z niemi podług pozycyi 43 *d)* lub 43 *a)* 1 powyższej ustawy, stosownie do tego, czy w skutek podania ma nastąpić ogłoszenie publiczne lub nie.

§. 7.

Te podania, z któremi władzom administracyjnym w myśl §. 35 ustawy z dnia 9 kwietnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 70) przedstawiają się statuta spółki i ich zmiany, tudzież zamknięte rachunki i bilanse, jak nie mniej załączniki do tych podań należące, nie podlegają żadnej należytości.

§. 8.

Uwalnia się spółki zarobkowe i gospodarskie, trudniące się czynnościami kredytowemi od opłaty należytości od tych dokumentów, które spółki stronom, albo strony spółkom wydają jedynie ze względu na zaprowadzoną manipulacyą, oprócz właściwych dokumentów dowodowych, tyczących się czynności prawnych w które strony wchodzą.

W tym celu formularze rzeczonych dokumentów tak przed zaprowadzeniem jakoteż przed każdą zmianą, winny być przedłożone administracyi skarbowej do sprawdzenia i uznania tego ich przymiotu.

§. 9.

Upoważnia się ministra skarbu, ażeby w przypadkach godnych uwzględnienia uwalniał częściowo spółki zarobkowe i gospodarskie od należytości powyższemi przepisami wyznaczonych, lecz jeszcze zaległych, a to w granicach, w których rzeczone spółki są podług niniejszej ustawy do opłaty należytości obowiązane.

§. 10.

Wykonanie ustawy niniejszej, wchodzącej w moc obowiązującą jednocześnie z ustawą z dnia 9 kwietnia 1873 o spółkach zarobkowych i gospodarskich, porucza się ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 21 maja 1873.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Pretis** r. w.